◆ bloc ◆ notes ◆

Cazul arbitrului Gheorghe Anton

Am fost acum câteva zile la Federaţia de football. Ca unul ce nu bate sălile forului de specialitate, am rămas impresionat de forfota care domneşte la F. R. F. A. Uşi trântite, fureş pe săli, voci cari se controversau în discuţii agitate, sgomot, viaţă, voioşie. Federaţia sburda şi exulta. Era un spectacol plăcut pentru spectatorul care avea răbdarea să-şi întipărească o atmosferă trepidantă, de acţiune şi intensitate. Oficiali rotofei şi radiind de sănătate se agitau în discuţii savante, exhibând eleganţe britanice şi voci italiene. Membrii tuturor comisiilor, erau sănătoşi şi... bine merci, veseli şi dispuşi.

In cadrul scării care duce spre raiul F. R. F. A-ului apare o siluetă neagră. O umbră sprijinită pe un picior şi umărul unei femei, care-i servea de al doilea, în lipsă.

Urca încet, şontâng, şontâng, ca eroul din „Chemarea cea mare" întors de pe front cu mădularele scurtate de un obuz obraznic şi neîndemânatec, care în loc să-i reteze capul, i-a strivit tibia şi i-a fărâmiţat peroneul.

Pe scările federaţiei piciorul arbitrului Anton Gheorghe — singurul — dibuia în clătinări epileptice de fluture cu polenul de pe aripi scuturat.

Veselia oficialilor fu întreruptă de un sughiţ de plâns plămădit şi închis în nodul gâtului, ţâşnit afară în horcăielile sfâşietoare a desperării. Eleganţele britanice păreau şifonate ca după o noapte de nesomn, iar vocile se scoborâseră într'un murmur de dezaprobare. Li se stricase cheful.

Povestea arbitrului Anton Gheorghe din Braşov este simplă. Simplă ca mizeria, şi tragică ca foamea.

A arbitrat un match. O partidă oarecare. Un spectator a aruncat un pietroi spre un jucător. Ca şi obuzul neîndemânatec din „Chemarea cea Mare", proectilul în loc să-l atingă pe cel căruia îi era destinat s'a oprit în piciorul lui Anton Gheorghe. O icnire surdă şi un leşin. Spital, tratament, piciorul amputat. Astfel Gheorghe Anton din Braşov a rămas fără picior.

Infirmul a făcut o cerere la comisia centrală de arbitri, care l-a trimisă la comisia sanitară. După lungi deliberări, piciorul lui Gheorghe Anton a fost preţuit: merită 15.000 lei!

— 15.000 lei? Fie! N'am ce mânca! Daţi-mi banii!...

— Nu s'a întrunit comisia financiară, a fost răspunsul de acum patru-cinci luni de zile. El s'a repetat onomatopeic şi tâmpit cinci luni de zile. Comisia financiară, peste care tronează d. Stelea, nu s'a întrunit cinci luni. Cine vrea să aştepte! Să aştepte şi piciorul lui Gheorghe Anton!... Şi piciorul — singurul — lui Gheorghe Anton a aşteptat. Rămăsese doar unic şi nu putea să protesteze cu o lovitură în obrazul de toval scoborât şi transplantat în spatele oficialilor.

Acum câteva zile răbdarea singurului picior a cunoscut suprasaturaţia. A luat-o încet pe bulevardele Capitalei şi a urcat şontog-şontog scările federaţiei. Aci a început să plângă şi a povestit simplu şi înfricoşător povestea unei infirmităţi nenorocite.

La sfârşit, când plânsul încetase şi lacrimile lăsaseră pe obrajii supţi ai lui Gheorghe Anton dâre albicioase de sare, eleganţa britanică a domnilor oficiali părea şi mai şifonată, iar glasurile amuţiseră cu totul.

— Daţi-mi banii domnilor. M-aţi nenorocit!... Cuvintele arbitrului Anton plecate dintr'un gâtlej slăbit şi înfometat, se izbeau de pereţii federaţiei de unde porneau drum întors în ecouri de mii de voci, care-şi cereau draptatea.

Dar dreptate nu s'a făcut nici azi, căci d. Stelea, preşedintele Comisiei fideraiţei şi s'a pierdut în noaptea neagră ca şi eternitatea din care parcă apăruse...

La federaţie, eleganţele britanice îşi reveniseră, iar vocile italiene sburdau ca niciodată.

Un incident...

Silviu Herescu

Transmisie la radio...



SPEAKERUL: «...dar ceeace mă surprinde mai mult, este că portarul bea ceai de tei...».



Sportivi despre care se vorbeşte puţin:

mecanicii

Din viaţa agitată şi totuş plină de bucurii ale stăpânitorilor de motoare

Ce reprezintă un mecanic specializat cu repararea unei trăsuri de curse?

S'ar crede că e un om îmbrăcat într'o bluză albastră sau albă muiată în ulei şi a cărui meserie este să repare motoarele defectuoase.

Aşa-l ştim noi.

Un mecanic de curse este înainte de toate o persoană modestă care îşi iubeşte până la sacrificiu meseria sa, care aude toate pulsaţiile sufletului unui motor, care găseşte în cântecul său, toată recompensa eforturilor sale.

Eforturile sale? Ele sunt de nebănuit.

Câte nopţi n'au fost întrebuinţate în vederea unei mari competiţiuni, pentru a monta şi demonta un motor.

Odihna sa, nu începe decât — cum s'ar zice — odată cu darea plecării.

Dar şi aci are unele neplăceri, când apa din radiator este în fierbere, şi plasează de exemplu un deget muiat pe pipa de scăpare, reflectorul care refuză sistematic să funcţioneze.

O muncă ingrată, care nu totdeauna e recompensată aşa cum se cuvine.

Au deasemeni — însă rar — mari bucurii.

Atunci când de exemplu — patronii lor — trec învingători linia de sosire.

Intreaga echipă este atunci în mare veselie, căci în nici o parte mai mult ca la mecanici, nu există un spirit mai mare de camaraderie. «Noi am câştigat», spun ei.

In Italia sau în Germania ei poartă pe mecanicul-pilot în triumf.

Aceasta este cea mai mare satisfacţie pentru ei: victoria.

Mecanicul consideră maşina sa, ca un prieten, ca un mare prieten căruia îi acordă încrederea sa şi dacă el poate să conducă maşina atât de autoritar şi senin este că el ştie că maşina sa răspunde tuturor manevrelor pe care le va solicita.

Se întâmplă adesea ca mecanicul să fie chemat să facă înainte de începerea cursei o mică probă, pentrucă el are o ureche fină şi poate la cea mai mică scăpare din vedere să observe defectul maşinei.

Cunosc mici mecanici, cari au bune aptitudini pentru conducerea maşinelor rapide.

Seraud, conducând Delahaye-ul lui Daniell, a participat cu succes la competiţii, nu de alta, dar pentru visul de a deveni un bun conducător.

Apoi găsim pe Albert Diva care a devenit — după ce a fost mecanicul lui Renné Thomas, campionul pe care-l cunoaştem; la fel Morisseau fostul mecanic a lui Lee Guinness şi Leagrave. Şi mulţi alţii.

Mecanicii necunoscuţi — inclusiv cei ai automobilului sportiv — sunt tot aşa de populari ca şi piloţii.

Cine n'a cunoscut pe Marius, metodicul şi calmul mecanic al lui Filip Etancelin, pe Robert lăudărosul, îmbătrânit pe maşina lui Jean Pierre Wimille.

Cine nu cunoaşte deasemenea pe Combaud care a fost mecanicul lui Rene Dreyfus al lui Robert Bumet şi a lui André Morel; pe Rivelli care a concurat odinioară pe coasta din Nazarra; pe Bidon, popularul Bidon, care a plâns la moartea lui Marcel Behour, cauzată de un accident.

Pe Maucin, Roger şi Robert pe micul Charles şi Brauden care a îmbrăţişat pe Rene Dreyfus când acesta la volanul unui Delahaye de 12 cilindri, a reuşit marea performanţă «a milionului».

Cine nu se poate asocia la elogiile aduse marilor conducători ai faimoaselor echipe care au reuşit mari performanţe a căror reputaţie este de a fi în primul rând mecanici.

Ce importă numele lor precum şi naţionalitatea lor.

Faptul însă că sunt mecanici necunoscuţi conducători ai sportului automobilist — dela care nu cunoaştem decât pronumele — sunt cei mai mari artişti, persoane de elită către care se îndreaptă dragostea şi admiraţia noastră.

(După «Match»)

GEORGES FREICHARD

Milică Teodorescu a provocat pe Cleto Locatelli

(Continuare din pag. I.a)

repurteze o strălucită victorie care îl va impune definitiv.

Un campion... un elev model

«De altfel acest student (?) român este un curios om de treabă. El este, la Lyon, de o corectitudine exemplară şi arată la antrenament o dexteritate care uimeşte pe colegii săi.

— Ah! dacă toţi elevii mei ar fi ca Teodorescu, exclamă adesea, Mazue, managerul său».

«Dar, ceiace se face mai mult remarcat la acest elegant boxeur, este stilul în care scapă de cei mai redutabili adversari. Rar am văzut oameni cari să boxeze atât de inteligent şi să facă în acelaş timp, proba unei neobişnuite durităţi. El este extrem de rapid, fapt care ne îndreptăţeşte să considerăm că ar fi un adversar redutabil pentru Locatelli.

— Poate fi opus oricărui welter, afirma acum câteva zile Decico. Mă prind că el va furniza pe învingător şi în faţa lui Konidri, campionul Franţei şi în faţa lui Wonters, campionul Europei.

«In ce-l priveşte pe Teodorescu, după victoria asupra lui Wujciak, are o singură ambiţie:

— Provoc, ne-a declarat el foarte simplu, pe Locatelli. Am mare plăcere să întâlnsec pe campionul italian».

«Welteri Teodorescu, «pisica blondă» română, este într'adevăr, inamicul vostru Nr. 1».

Elogiile d-lui Paul Martin, care semnează corespondenţa dela Lyon a ziarului «Paris Soir» ne scuteşte de orice alt comentariu.

Câteva maxime pugilistice pentru... public!

Nu e lipsit de interes să publicăm cele scrise pe câteva afişe mari şi lipite în sala Teatrului Comunal din Timişoara, sală unde se va desfăşura Duminecă 26 Decembrie crt., o reuniune pugilistică organizată de gruparea «Ilsa» şi «FC Rapid» din Bucureşti.

Iniţiatorul afişării acestor maxime este d. Erhard Dorfler, conducătorul secţiei pugilistice a grupărei timişorene «Ilsa» şi organizatorul galei de a doua zi de Crăciun:

Iată textul... maximelor;

Să nu urmăreşti numai rezultatul ci şi morala!

A greşi, e omeneşte (Juriul)!

Să nu fi fanatic într'un sport, unde încă nu eşti specialist!

Un învins în box este mai valoros decât un învingător în alt sport!

O tentativă de apologie a mingii de football

E rotundă ca şi pământul, mingea de football. Dacă nu se învârteşte în jurul ei — ca globul pământesc, — în schimb se învârtesc jucătorii în jurul ei.

Abia venită pe lume, are un aspect din cele mai elegante. O siluetă din cele mai fine, uneori galbenă, alteori albă. Dar destinul ei a fost din cele mai crude, căci chiar când e nouă — nouţă, e plină de petice....

Altfel, existenţa ei e foarte puţin complicată. Alimentaţia ei e un ideal încă neîmplinit al oamenilor săraci: se hrăneşte cu aer.

Şi totuşi, toată ziua aleargă. Ba mai mult: e gonită. Singurul ei moment de răsuflare, e atunci când.. răsuflă, din cauza vreunei ciocniri cu o pietricică sau cu vreun cut afurisit. Atunci, din cauza orificiului căpătat, moare de inaniţie. Dar nu moare definitiv, căci e suficient o pompă ca să-i servească salvatoarele baloane de oxigen. Cu această asistenţă medicală lângă ea, văzându-se atât de bine îngrijită, se... umflă în pene, de abia îşi mai încape în piele. Când e bine umflată, înseamnă că e sănătoasă — tun, şi se pot trage cu ea «bombe».

In cursul alergărilor ei pe teren, e tratată cb foarte puţină tandreţe, toate... membrele ei fiind tăvălite pe jos, fără nici un fel de consideraţie. Singurul organ care-i e respectat, e şiretul, căci toţi jucătorii caută să pună mingea «cu aţa'n sus».

Dar chiar aşa fiind, are şi ea zile bune. Anume, atunci când se joacă pe gazon. Pe covorul verde şi moale, se plimbă ca pe o pernă de catifea, îndreptându-şi toate mădularele. Dar vai! fericirea e atât de scurtă! Vin matchurile pe zgură, şi biata minge, care intră albă ca scoasă dintr'o cutie cu pudră, iese mânjită ca un coşar. Dar nu-i nimic, ţinută de coşar aduce noroc.

Ca dovadă, avem atâtea goaluri norocoase, cari se marchează numai datorită unor împrejurări fericite. Iar goalurile ratate, din cauza ghinionului, nu înseamnă altceva decât tot noroc, dar pentru echipa care scapă de aceste goaluri.

Mersul ei, nu are totdeauna aceiaşi alură. Depinde pe... picioarele cui încape. Cu un jucător rapid, zboară şi ea. Cu unul mai molău merge atât de încet, de are timp să stea de vorbă şi cu arbitrul de tuşă.

Are atitudini demne. Zboară veşnic pe sus, cu nasu'n vânt. De multe ori e însă lipsită de demnitate, căci se prosterne la picioarele oricărui jucător.

In fine, mingea de football are un mare atout: nu plăteşte chirie. Căci spre deosebire de chiriaşi, cari stau în camera, la minge e invers: camera stă în ea...

A. Noi

Veşti aviatice din toată lumea

România

Eri s'au ţinut pe aerodromul Pipera examenele de brevet a elevilor care au urmat cursurile practice de sbor gradul I şi II la şcolile de pilotaj A. R. P. A. şi Mircea Cantacuzino.

Probele practice au fost trecute în faţa unei comisiuni a mnisterului Aerului compusă din d-nii: c-dor Vaster subdirector al direcţiunei aviaţiei civile, c-dor Traian Pâclea, ing. Cociaşu membru în consiliu FABR, fiind prezenţi şi domnii: Bob Vîrnav directorul şcolilor ARPA, d-na Cantacuzino etc.

Au trecut cu succes examenul pentru obţinerea brevetului de gradul II următorii 7 elevi dela A. R. P. A.: G. Aslan, R. Corbu, N. Blazu, D. Cristodorescu, M. Niculescu, Tiberiu Vnca şi Emil Tomici.

Deasemeni au trecut probele examenului gradul I, şapte elevi dela A. R. P. A. şi trei dela şcoala Mircea Cantacuzino. Parte din probe au rămas în continuare pentru mâine.

Asociaţia pentru propăşirea turismului aerian «MIRCEA CANTACUZINO» a organizat la sediul său din str. Alex. Lahovary 9, un interesant bazar care a fost deschis numai două zile — 21 şi 22 Decembrie.

S'au vândut în acest bazar frumoase şi instructive cadouri aduse din Italia.

Italia

Consiliul de miniştri italian a fixat bugetul aerului pe exerciţiul dintre 1. 7. 938. până la 30. 5. 939, la suma de un miliard 265 milioane lire italiene, sumă ce reprezintă un spor de 15 milioane lirete faţă de bugetul exerciţiului curent.

Printr'o deciziune a ministerului aerului, au fost menţinuţi sub drapel soldaţii şi subofiţerii specialişti ai armatei aerului, încorporaţi în primul semestru 1936 pentru îndeplinirea serviciului normal.

Această deciziune este o complectare a măsurilor luate în aeronautică şi are drept să pregătească specialişti şi personal calificat pentru aviaţie.

Germania

De curând au fost create în regiunea Schonfield noui clădiri şi ateliere destinate pregătirei mecanicilor şi specialiştilor pentru construcţia avioanelor, astfel că actualmente există şcoli de pregătire pe lângă toate uzinele aeronautice germane.

La expoziţia internaţională din Paris uzinele Askania din Berlin-Friedenau au primit, în categoria aviaţiei militare şi a industriei aeronautice, o medalie de aur, un mare premiu de optică şi o altă medalie de aur pentru fotografii, pentru reuşitele sale fabricate expuse.

Ancheta noastră

25 ani de sport românesc

XVII

Deşi experienţa lui Andreescu nu reuşise, eu eram câştigat pentru aviaţie. Mă interesa orice încercare şi câmpul dela Cotroceni exercita asupră-mi o atracţie de magnet

La Chitila şi Băneasa, activitatea era mai intensă, fără îndoială, dar cele două câmpuri prezentau inconvenientul distanţei. In plus, arterele Capitalei cari conduceau la aerodromurile Chitila şi Băneasa, erau totdeauna extrem de aglomerate astfel că nu-mi prea ardea să mă aventurez prea mult.

In asemenea împrejurări nu este de mirare că preferinţele mele se adresau Cotrocenilor. De altfel, pot să spun că aceste preferinţe oarecum forţate, mi-au adus satisfacţia câtorva încercări ce au rămas scrise cu litere de aur în cartea aviaţiei româneşti.

De una din aceste încercări—din nefericire, soldată cu cel mai categoric eşec — am pomenit altădată, nu fără a menţiona încă că nu am avut pretenţia de a respecta cronologia.

Curând după ce asistasem la încercările nereuşite ale lui Andreescu, sborul pe deasupra Capitalei, al unui avion „Farman" îmi reaminti de aerodromul Cotroceni.

Vara era în toiu. Mă jucam cu prietenii mei din copilărie, pe strada Belvedere (astăzi str. Domniţa Anastasia) şi gălăgioasele noastre isprăvi indispuneau pe locatarii dornici să-şi odihnească mădularele, în acea după amiază călduroasă.

Prigoniţi din toate părţile, ne-am găsit loc de joacă în praful de pe maidanul Duca, a cărui existenţă a intrat astăzi în domeniul istoriei.

Nu ne reîncepusem încă joaca şi, dinspre cazarma pompierilor, un uruit infernal ne făcu să privim speriaţi, în toate părţile. Nu a fost greu ca unul dintre noi să descopere sursa acestui uruit.

In aer, la înălţime de 200 metri plana majestos, un aeroplan. Era primul avion pe care îl vedeam sburând prin plin centrul oraşului şi acest lucru nu însemna puţin.

Aviaţia câştigă dintr'odată, în ochii mei, un teren imens. Devenisem subit un înfocat adept al ei şi fără să stau pe gânduri am încălicat bicicleta şi, într'un suflet ajunsei la câmpul de sbor.

Din acea zi nu am mai lipsit aproape deloc de pe câmpul dela Cotroceni şi perseverenţa mea a fost, într'o bună zi răsplătită.

Până a obţine o mare satisfacţie în acest domeniu, însă, a trebuit să mai gust odată din cupa decepţiilor.

Vizitator asidu şi nelipsit de pe aerodromul dela Cotroceni, am fost într'o bună zi, martorul unei întâmplări care, deşi nu s'a soldat cu o veritabilă catastrofă, a însemnat o destul de serioasă pierdere pentru aviaţia românească.

Venisem pe câmp mai târziu ca de obiceiu. O pană de cauciuc mă obligase să mă reîntorc acasă — pe jos — dela podul Sf. Elefterie, spre a schimba bicicleta căci, chiar dacă aş fi vrut să repar, nu aveam cu ce. Datorită acestui neaşteptat neajuns, am intrat pe câmpul de sbor, după ora 17.

Aparatele de sbor cari, în mod obişnuit se găseau distribuite pe câmp, după un plan care să permită decolarea şi aterizarea, se găseau acum, îngrămădite în hangare. Un singur aparat făcea excepţie şi se găsea în plin câmp la distanţă de 100 metri de hangar.

In jurul lui roiau ca nişte vrednice albine, câţiva mecanici plini de ulei, cari executau punctual poruncile date de ei, de un domn între două vârste, de statură înaltă, slab şi osos, dar plin de energie.

Apropiindu-mă, recunoscui în el pe Tache Brumărescu, trecut de câteva zile în lumea drepţilor.

Fost alergător ciclist şi minte născocitoare, Brumărescu, după ce reuşise să dea lumii câteva invenţii practice, nu însă îndeajuns de bine plătite — realizatorul lor a murit sărac — s'a gândit să dea ţărei un aeroplan.

Lucrul nu a fost prea mare. Pentru achiziţionarea motorului, a lemnăriei şi pânzăriei speciale, era nevoe de bani, de mulţi bani. Şi Brumărescu, deşi după cum arăt mai sus, dăduse la iveală câteva noutăţi, starea lui materială continua să fie precară.

Vitregia timpurilor nu l-a descurajat însă şi, perseverând, neobositul Brumărescu şi-a văzut, într'o bună zi, visul cu ochii. Şi, în aeroplanul său, inventatorul îşi îngrămădise toate speranţele. Se şi vedea sburând şi dominând, dela înălţime, întreaga activitate omenească.

Din păcate lui Brumărescu îi era hărăzită încă una din acele situaţii menite să doboare până şi pe cei mai perseverenţi.

In ziua în care l-am văzut în jurul aparatului său, dintre noi, era mai înflăcărat ca în orice altă împrejurare.

Işi privea cu încredere opera — un biblan împânzit în gălbui — şi aştepta ca preparativele să se sfârşească, pentru ca marea încercare să înceapă.

Unul dintre lucrătorii cari se învârteau în jurul avionului îi anunţă terminarea pregătirilor. Brumărescu luă în mână un pumn de praf, îl svârli în sus şi, după ce îşi dete seama în ce parte vântul dădu dispoziţii ca avionul să fie îndreptat în direcţia de unde venea adierea.

Se îmbrăcă apoi cu o haină mai groasă, şi puse cascheta pe cap şi ochelarii pe ochi şi saltă în carlingă.

Ca şi în cazul precedentei încercări la care asistasem — aceia a lui Andreescu — câţiva voinici se cramponară la planurile şi ampenajul cozii, iar alţi doi începură să învârtească de elice

Motorul nu se lăsă prea mult rugat şi îşi făcu semnalată prezenţa, printr'o funcţionare regulată, dar extrem de sgomotoasă.

In spatele avionului iarba destul de înaltă de pe aerodrom, se culcase sub presiunea curentului provocat de învârtirea elicei.

O încercare a motorului în plin un semn al pilotului făcură pe cei ce priponiseră avionul să se dea în lături. Şi pasărea măiastră porni că o săgeată pe câmp, îndreptându-se spre trei pomi situaţi la distanţă de 500 metri de locul de plecare.

După o scurtă rulare, avionul se ridică de coadă, pentru ca 100 metri mai departe să părăsească complet solul. Decolase.

Cei de faţă — puţini la număr — isbucniră în aplauze considerând că, cea mai grea parte a încercării se consemnase.

Avionul plutea acum la 3 metri deasupra pământului dar, deşi se apropia tot mai mult de cei trei pomi situaţi în depărtare, el nu câştiga niciun pic de înălţime.

Până la pomi numai erau nici 50 metri. Distanţa se scurta văzând cu ochii dar, avionul nu schiţa nici cea mai mică mişcare de înălţare.

Cu groază observarăm că el se ducea direct în pomi, ca şi când o atracţie magnetică nu-l putea schimba de pe direcţie.

In clipa când mi-am dat seama că ciocnirea nu se mai poate evita, am închis ochii. O trosnitură puternică mă făcu să-i deschid şi, privirea mea căzu asupra unui amestec de pomi şi sfărămături.

Pasărea măiastră care plecase cu câteva secunde înainte, de lângă noi, era acum ceva nedefinit, o grămadă de lemnărie şi pânzărie distrusă.

Regretatul Brumărescu a fost scos dintre sfărămături cu numeroase leziuni pe faţă şi pe corp şi cu un picior fracturat.

Accidentul, deşi nu fusese prea grav, a pus în imposibilitate pe temerarul inventator, să reia şirul experienţelor şi avionul său a trecut în domeniul istoriei.

Jenni Dumitrescu